



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana Sezione di Napoli
via Sedile di Porto, 33 - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: info@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO IV - N° 30

NOTIZIARIO ON-LINE

Febbraio 2015

SOMMARIO

• Editoriale	pag. 1	• I Rifornitori	pag. 13
• Monotipo Serie Ricci	pag. 2	• Duemila miglia in una Sardara siciliana	pag. 19
• Gianni Agnelli	pag. 6	• La marina da diporto: USA	pag. 21
• L'Industria Aeronautica Meridionale	pag. 8	• Libri in vetrina	pag. 24

EDITORIALE

Trentesimo numero del Notiziario. Trenta, pur non essendo un numero particolarmente significativo ci ricorda il cammino fatto e ci fa pensare a quello da fare, come migliorare, integrare, accrescere, confidando di poter sempre contare su quanti ci collaborano e sui nuovi che verranno. Il Notiziario si nutre di collaborazione, di pareri, di suggerimenti ed è confortato dai consensi che ci giungono da più parti. Solo così ci è possibile rivolgere lo sguardo all'orizzonte e vedere da quella linea immaginaria profilarsi le nuove realtà che ci attendono.



Hanno collaborato: Franco Belloni, Maurizio Brescia, Francesco Fortunato, Maurizio Elvetico, Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli

Continuando la storia delle vecchie barche da regata che hanno avuto una presenza significativa contribuendo allo sviluppo dello sport della Vela, merita di essere raccontata quella del Monotipo napoletano che, dagli inizi del Novecento fino agli anni Sessanta del Sec. scorso, è stato costruito ed ha navigato con successo nel Golfo di Napoli. In mancanza di una documentazione organica bisogna accontentarsi di ricordi raccolti qua e là su riviste e da ricordi privati. La mia caccia personale alla ricerca di notizie su questa barca dura da anni e, solo recentemente, grazie al Notiziario CSTN e al contatto con gli autori della storia degli idrovolanti napoletani che si sta pubblicando, sono finalmente riuscito a svelare il mistero del cantiere Ricci che ai monotipi napoletani ha dato il nome.



MONOTIPO Serie RICCI

di **Paolo Rastrelli**

Sul palcoscenico della vela agonistica di Napoli che ha visto da sempre sfilare nelle sue acque le



foto 1 - Anno 1900. Monotipo del Sailing Club.

barche più belle e famose dello yachting internazionale, c'è la storia tutta partenopea dei famosi monotipi napoletani, barca scuola per eccellenza, prima armati con randa aurica e poi, dopo gli anni Venti con la randa Marconi. Quest'affascinante imbarcazione ha avuto per oltre mezzo secolo un successo straordinario.

I monotipi ideati e costruiti nel nostro golfo fin dagli inizi del '900 con lo scopo ben definito di propagandare e diffondere lo sport della vela, sino allora ristretto a pochi privilegiati, sono stati prota-

gonisti di memorabili regate ed hanno dato vita ad una generazione di grandi timonieri che hanno conquistato gli allori più significativi ed importanti dello sport velico. Sono anni in cui è fortemente sentita la necessità di avere a disposizione barche che possano creare un'alternativa ai troppo costosi 6 ed 8 metri S.I. (classi metriche) che hanno monopolizzato la scena delle competizioni veliche internazionali.

Il monotipo soddisfa in pieno questa esigenza.

Nel 1900 il Reale Circolo della Vela (nato a Napoli come Sailing Club nel 1899) lanciò il famoso monotipo Sailing (**foto 1**) che successivamente fu soppiantato dal modello chiamato "monotipo Ricci" (**foto 2**) dal nome dei costruttori, i fratelli Ricci che operavano in un cantiere a Lucrino (periferia di Napoli) (**foto 3 e 4**).

Oltre ai F.Ili Ricci ottimi scafi sono stati costruiti da Basilio Postiglione a Posillipo che ha continuato a produrli fino agli anni Sessanta (**foto 5**), dal mastro d'ascia Daniele Fiorentino detto *Martelluccio d'oro* con bottega a Santa Lucia e da Ambrogio Castellano a Piano di Sorrento.

Dopo la diffusione della stazza 1919 con l'armo Marco-



foto 2 - Monotipi a Sorrento anni Venti.



foto 3

ni che sostituisce quello aurico, s'inizia la trasformazione dei vecchi monotipi. Ciccillo il sorrentino marinaio e velaio dello Yacht Club Italiano - Sezione Partenopea provvede a fare le nuove rande e a modificare i fiocchi che vanno murati a prua in coperta essendo stato eliminato il bompresso che aveva caratterizzato il precedente modello.

Inizialmente però, Ciccillo - come racconta Piscione (al secolo Salvatore Chiaiese, storico marinaio della Sezione Velica Marina Militare di Napoli) - tentò di inquadrare sull'armatura Marconi la stessa superficie velica del tipo precedente (boma lungo fuori poppa e bompresso). Le barche così non reggevano tanta vela e appena il vento rinfrescava erano sempre prossime a capovolgersi e così fu costretto a ridurre la randa e a

levare definitivamente il bompresso (**foto 6**).

Tutti i Circoli nautici di Napoli hanno avuto nelle proprie flotte queste imbarcazioni. Si sono moltiplicate le regate e sono emersi validi timonieri. Tra i migliori vanno ricordati il principe Riccardo Fondi, olimpionico nella classe Star a Kiel nel 1936, Franz Giannini, campione d'Europa 1934 nella Classe Star, Vittorio Postiglione, riserva olimpica ad Amsterdam nel 1928 nella classe Dinghy 12' - per anni tra i Monotipi è stato l'uo-

effetti, i circoli non posseggono le barche che in quel momento vanno per la maggiore (8 e 6 m S.I.) e l'atti-

mo da battere - e Guido Postiglione, campione d'Europa Classe Star nel 1935 e tre volte tricolore nella Classe Dinghy 12' (1932-1934-1935). Nel 1931 Augusto Cesareo, giornalista e valido velista, sarà in seguito per molti anni anche presidente della Sezione di Napoli della Lega Navale, in un suo editoriale pubblicato sulla rivista "La Vela e il Motore" mette a fuoco la crisi dello yachting napoletano evidenziando la situazione dello sport della vela a Napoli che in quel periodo è tagliata fuori dall'agonismo nazionale. In



foto 4

vità nel golfo è essenzialmente svolta con i monotipi serie locale.

Tenuto conto che il monotipo Ricci presenta vantaggi di non trascurabile rilievo, tra i quali la solidità, le qualità marine, che gli consentono di affrontare navigazioni lunghe con qualunque tempo e, quel che più importa dal punto di vista pratico, il prezzo niente affatto elevato, i responsabile della vela napoletana cercano da

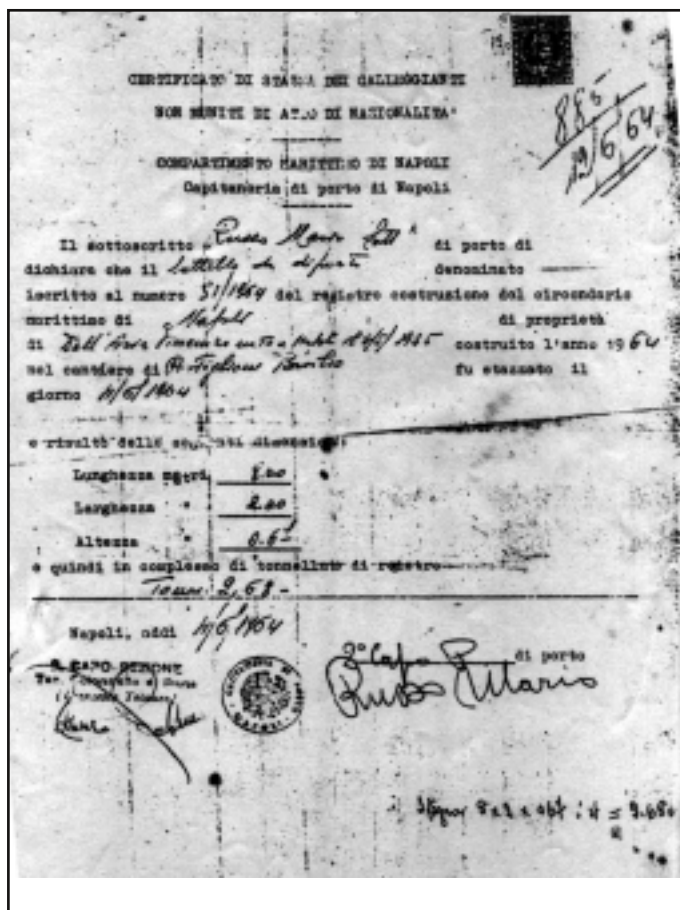


foto 5 - Documento di stazza dell'ultimo monotipo "Asso di bastone" costruito da Postiglione nel 1964.

tempo di ottenere in sede nazionale un riconoscimento ufficiale per questa imbarcazione. L'iniziativa non ha alcun successo soprattutto per la resistenza dei genovesi che non sono intenzionati ad accettare barche che non siano di costruzione ligure. Il Comitato circoli Nautici partenopei aveva già avanzato nelle sedi competenti una proposta per modernizzare i monotipi Ricci con l'armatura Marconi in modo da "migliorarne la velocità ed accrescendone le qualità orziere che erano le sole davvero deficienti ed eliminando così il principale difetto di queste barche napoletane. A paragone della vecchia attrezzatura si rileva uno sviluppo maggiore del triangolo di prora (11 mq) e una leggera diminuzione della superficie della randa (26 mq). L'equipaggio in regata è di tre persone mentre sul monotipo 1922 si regatava anche in solitario.

Ancora Augusto Cesareo nelle note conclusive della stagione agonistica napoletana del 1931, mette in risalto la prevalente attività dei monotipi che "hanno visto costantemente vittoriosa la migliore tra le imbarcazioni in lizza: il n° 16 del Circolo Canottieri Napoli e cioè il monotipo di più recente costruzione (Cantiere Postiglione 1931) mentre anche quella del Circolo Nautico N° 15 (costruito nel 1930) ha dato prova di essere una barca di grandissime possibilità specie se in buoni mani".

La divisione dei monotipi in due serie ha evidente-



foto 6 - Napoli, anni Cinquanta. Salvatore Chiaiese, detto Piscione, al timone di un monotipo nuova stazza .



foto 7

mente portato un vantaggio a quelli della serie favorita, liberandoli dai pesi morti delle vecchie barche veterane del 1922. Il N° 2 del Circolo della Vela (oggi Circolo del Remo e della Vela Italia), ritenuto sino alla chiusura della scorsa stagione (1930) imbattibile, è caduto in completo declino e non ha potuto nemmeno aspirare a delle classifiche onorevoli malgrado la buona volontà e il valore dei timonieri che, dopo Vittorio Postiglione l'hanno pilotato: Cantani e Malfitano. *Analizzando le tabelle dei risultati della stagione si rileva "che sin dalla prima regata - la Coppa Premuda - la vittoria è toccata al Savoia con il monotipo N° 8 pilotato da Giannini. Oltre alla Coppa Castelli e Schneider, per solitari, si è visto un effimero ritorno di Postiglione con il N° 2 dopo un fortunoso finish nel quale tagliava il traguardo a pochi secondi dal N° 15 del Nautico e dal N° 10 del Napoli*

pilotato dal fratello Guido".

Nelle regate di Anzio si alternavano alla vittoria il N° 15 e il N° 16, mentre a Ischia e a Casamicciola il N° 16 si aggiudicava sia le crociere sia le gare di triangolo.

Accanto a quelle dei soci si svolgono le regate dei marinai che hanno un valore molto significativo perché vedono protagonisti quelli che quasi sempre nei circoli sono i veri caposcuola di generazioni di timonieri ed anche perché i risultati di queste loro prove rappresentano un collaudo supplementare del valore e delle possibilità delle singole imbarcazioni di cui già un'intera stagione di regate ha indicato una classifica alquanto fedele e precisa.

Nel 1931 la regata dei marinai è stata vinta dal N°16 del Circolo Canottieri Napoli, pilotato da "Rafele 'o ciato" (Raffaele D'Esposito). Tra i vincitori di queste indimenticabili competizioni ricordiamo anche un giovane "Piscione" sul monotipo "Chicco" seconda unità costruita dal Cantiere Postiglione per l'ingegnere Cuto lo presidente del Circolo Canottieri Napoli.

Per anni i monotipi, trainati dal rimorchiatore Beta 5 della Regia Marina, arrivano fino ad Anzio per animare l'importante riunione velica locale. Grande scalpore ha fatto, nel 1932, l'impresa di Guido Postiglione che proprio ad Anzio, alternandosi al timone del Dinghy 12' e del Monotipo vince in tutte e due le categorie dimostrando la classe di cui è dotato.

Nel 1934 nelle flotte dei Circoli napoletani arriva la Star, la regina delle imbarcazioni da regata, ed il monotipo esce dalla scena agonistica. Continuerà per molti decenni ad essere la barca scuola per molti giovani velisti napoletani e poi imbarcazione sociale a disposizione dei soci per veleggiare e prendere i bagni nella mitica baia del Cenito sotto la collina di Posillipo. Ancora oggi navigano a Sorrento vecchi monotipi perfettamente e gelosamente conservati.



Napoli anni '90. Le linee filanti di un vecchio monotipo alato alla SEVENA, base nautica della Marina Militare al Molosiglio.

Gianni Agnelli, l'avvocato, il signor Fiat..., come comunemente chiamato, è stato un grande appassionato di mare e armatore di tante barche, a vela e a motore. Barche famose, ognuna con una storia interessante, sono tante che si potrebbe scrivere un libro. Franco Belloni, traccia per il Notiziario un breve ma esaustivo profilo "nautico" dell'avvocato citando aneddoti e fatti storici e ricordando le sue barche.



Gianni Agnelli

di **Franco Belloni**

Gianni Agnelli, motonauta e velista. Certamente. Ma anche uomo di mare. Ricordava Igor Man, editorialista del quotidiano *La Stampa*, che un giorno gli telefonò alle cinque del mattino e gli spostò un appuntamento. Al momento di lasciarsi dopo l'incontro, Agnelli si meravigliò perché non gli era stato chiesto il motivo del rinvio. "Vede – disse – è morto un mio vecchio marinaio, un caro amico. È morto in Corsica, sono andato a salutarlo". Man scrive: "Un vecchio marinaio? Come quello della famosa Ballata di Coleridge [Samuel Taylor Coleridge, poeta filosofo, 1772-1834]. E qui l'Avvocato con mia sorpresa, prese a recitare i versi della Ballata del Vecchio Marinaio in inglese...". Nella traduzione in italiano: "Alto, di giorno in giorno più alto, /Finché fu a picco sul maestro a mezzodì [...] Alla fine incrociammo un Albatro, /Sbucò di tra la bruma;/Lo salutammo in nome del Signore,/ quasi che fosse un'anima cristiana".

L'Avvocato si avvicina alla motonautica agonistica agli inizi degli anni Sessanta. Nell'agosto del 1961 è organizzata in Inghilterra la prima gara motonautica offshore sul percorso Cowes-Torquay. Agnelli, che forse ha sentito parlare negli Stati Uniti di queste gare, se ne interessa subito e decide di partecipare. L'incontro con Renato "Sonny" Levi, noto progettista delle barche per queste competizioni, avviene al Salone di Genova del 1962. L'ingegner Pietro Baglietto avvicinò Levi e gli chiese se era interessato a progettare una barca per un suo cliente, al quale aveva costruito un motor yacht di 30 metri, che potesse vincere la Cowes-Torquay. Pur non conoscendo il cliente Levi accettò la sfida. Il cliente era Gianni Agnelli e la barca *Ultima Dea* (foto 1). Una barca, costruita dalla Navaltecnica, di 10,79 metri di lunghezza con tre motori Maserati per complessivi 1290 cavalli, derivata dell'esperienza avuta con 'A *Spe-ranziella* che aveva partecipato alla gara l'anno prima.



foto 1 - Offshore Ultima Diva

L'8 settembre 1962 alla partenza da Cowes vi sono 48 concorrenti ma solo 15 porteranno a termine la gara di ben 196 miglia. Tra questi'ultime c'è anche Gianni Agnelli. Vince *Tramontana*, uno scafo della Vosper progettato da Peter Du Cane con due motori italiani della CRM, ma al terzo posto c'è l'Avvocato. *Ultima Dea* è ritirata dal suo proprietario e pilota dopo l'arrivo quando apprende di avere sbagliato il passaggio di una boa del percorso. Molto apprezzato il gesto sportivo di Gianni Agnelli e il direttore del quotidiano Daily Express, lo sponsor della gara, lo premia con una coppa "per mostrare a lui e a Renato Levi quanto noi siamo stati felici di averli tra noi".

Nel 1966 Levi progetta per Agnelli *Ultima Volta* di 11,12 metri di lunghezza con un motore Carraro di 850 cavalli e costruita dal cantiere Delta, Per avarie meccaniche è costretta al ritiro nella gara francese del Dauphin d'Or e alla nostra Viareggio-Bastia-Viareggio.

Levi scrive: "Durante le ultime prove la barca aveva raggiunto ottime velocità, al punto che si era pensato di

prepararla per battere il record mondiale di velocità Lunga 11,28 metri, con quattro motori BPM per

complessivi 1280 cavalli, la barca è varata dal cantiere Delta nel giugno del 1968. Dimostrò subito di corrispondere alle richieste dell'Avvocato.

E le barche a vela? Dopo le regate giovanili a Forte dei Marmi, nel dopoguerra acquista (foto 2) un 12 metri S.I., il *Tomahawk* da sir Thomas Octave Murdoch Sopwith progettato da Charles E. Nicholson, che dopo un certo periodo regala. *Tomahawk* è uno dei protagonisti dei Raduni delle barche d'epoca di Imperia. Al 12 metri segue *Agneta*, uno yawl di 25 metri di proprietà del progettista, lo svedese Knud Reimers. Anche *Agneta* un bel giorno è ceduta e arriva *Capricia* di 22 metri, una bellissima barca da regata progettata da Olin Stephens, un capolavoro in legni pregiati degli anni Sessanta, che dopo essere stato usato per molto tempo è regalato dall'Avvocato alla Marina Militare. La serie delle barche a vela di Gianni Agnelli continua con *Extrabeat* un'avveniristica barca a vela armata a sloop di 35 metri costruita in metallo e legno con un albero di 50.

L'ultima barca, ancora più avveniristica della precedente, è *Stealth* (Segretezza), il nome del bombardiere americano che sfugge all'occhio del radar. Progettata dall'architetto argentino German Frers è lunga 28

metri ed è stata costruita dal cantiere inglese Green Marine di Southampton in nomex e carbonio. Scafo e vele sono nere... quasi invisibili. Seguiva, ovunque l'Avvocato si trovava il F 100 un motor yacht di 30 metri.

Non deve essere dimenticato il grande impegno di Agnelli per la prima partecipazione italiana alla "Coppa

America", quella di Azzurra.



foto 2 - Il mitico "Tomahawk" 12 metri S.I. che Gianni Agnelli ha donato al Circolo del Remo e della Vela Italia di Napoli di cui è stato sempre affezionato socio.

diesel, che apparteneva a Max Aitken e al suo Merry-Go-Round. Poi il record venne battuto, proprio in quel periodo, da una ragazza svedese.

La stampa dell'epoca riportò che Gianni Agnelli non riteneva opportuno sfidare una donna. E il progetto finì nel nulla".

La terza e ultima barca di Levi per Agnelli è un fast commuter che doveva essere confortevole anche in mare agitato e che avesse una velocità di 55 nodi. Nasce G. Cinquanta, G per Gianni e Cinquanta per la velocità prevista.



foto 3



Pubblichiamo in esclusiva per il Notiziario (in più puntate) un'interessante ricerca condotta a quattro mani da Giuseppe Peluso e dall'ing. Francesco Fortunato sulla poco conosciuta industria aeronautica meridionale. L'argomento è doppiamente in sintonia con la vocazione del Notiziario: per primo perché gli aerei sono idrovolanti e quindi a stretto contatto con l'acqua e secondo perché l'industria fa capo ai Fratelli Ricci, proprio quelli che costruivano intorno agli anni Venti del secolo scorso i famosi Monotipi Ricci che da anni stavamo cercando d'indagare.



L'INDUSTRIA AERONAUTICA MERIDIONALE (I.A.M.) E I FRATELLI RICCI.

IDROVOLANTI E AMBIZIONI TRANSATLANTICHE TRA LUCRINO E POSILLIPO

(seconda parte)

di **Francesco Fortunato e Giuseppe Peluso**

Abbiamo visto come la I.A.M., basata tra Napoli e Pozzuoli, sia diventata grande per le commesse belliche, raggiungendo le migliaia di dipendenti, e l'abbiamo lasciata alle prese con i tentativi di migliorare la propria immagine pubblica, anche al fine di procurarsi opportunità nel dopoguerra. In quest'ottica si inquadrano lo storico primo collegamento postale Napoli-Palermo e un lancio su Roma di volantini inneggiante alla vittoria, in occasione delle celebrazioni per l'Unità Nazionale del 1918. Si gioca insomma sul piano mediatico quanto su quello tecnico.

Su quest'ultimo fronte è fondamentale l'apporto dei fratelli ingegneri Umberto ed Ettore Ricci, nati a Verona rispettivamente il 26 novembre 1886 ed il 30 novembre del 1888. I due fratelli iniziano la loro carriera aeronautica nel 1905 interessandosi prima di piccoli modelli di dirigibili rigidi e poi di "più pesanti dell'aria" realizzando alcuni alianti per il volo libero. Nel 1913 costruiscono un idrovolante triplano a scafo centrale e due galleggianti laterali, in seguito designato "Ricci - R.0", con ali monoplane disposte in tandem ed alimentato da un motore Daimler-Mercedes da 75hp. La superficie centrale è fissa mentre le altre parti, anteriori e posteriori, sono ad incidenza variabile per consentire il controllo in volo del mezzo. L'idro ha una superficie di 43mq, un peso a vuoto di 750kg, un carico utile di 300kg ed una velocità di 90km/h (**foto 9**). L'aereo vola solo nel 1914, quando viene consegnato il motore costruito su loro specifica richiesta, ma le pro-



foto 9

ve vengono interrotte l'anno dopo per l'ingresso in guerra dell'Italia.

I due fratelli non si sottraggono agli obblighi militari benché il ruolo di costruttori aeronautici lo avrebbe loro consentito. Infatti dal 1916, tutti i tecnici aeronautici italiani vengono chiamati a costituire una direzione tecnica del corpo aeronautico dell'esercito, "Direzione Tecnica di Aviazione" (D.T.A.) con l'incarico prioritario di indirizzare e distribuire in tutto il Paese le attività industriali idonee alle produzioni aeronautiche per lo sviluppo dell'aviazione. Passano un anno al fronte, poi la "D.T.A." li invia a Napoli con il compito di curare le prime costruzioni presso l'appena costituito reparto



foto 10

aeronautico delle "O.F.M.". Qui con l'approvazione delle gerarchie militari, nel 1916 progettano il "Ricci - R.1". Trattasi per l'epoca del più grande bombardiere idro al mondo, che viene costruito a Lucrino, presso la "I.A.M." con cui collaborano (foto 10).

Come sarà per tutti i loro progetti il disegno del "R.1" non è convenzionale e rappresenta un incrocio tra una barca volante ed un idrovolante. E' un grande biplano trimotore, che poggia su due scafi affiancati identici a quelli che la "I.A.M." usa singolarmente per l'idro "F.B.A." che produce. E' propulso da un motore centrale tipo "FIAT A12bis" da 260hp con elica traente e due motori, posti in gondole laterali, tipo "Isotta Fraschini V4b" da 180hp con eliche spingenti. La carlinga con il pozzetto per l'equipaggio è situata tra l'ala superiore e quella inferiore e sul suo muso è montato il motore centrale. L'aereo è lungo 13mt, largo 26mt, alto 4,20mt, per una superficie totale di 120mq. A pieno carico pesa 4500kg, a vuoto 2800kg e raggiunge una velocità di 180km/h con una autonomia di 4 ore. Questo aereo, che ha 5 uomini di equipaggio, è armato con 6 mitragliatrici e 500kg di bombe.

Purtroppo il prototipo va perso durante il suo primo volo e nel 1917 se ne costruisce un secondo esemplare, designato "Ricci - R.1bis" o "Ricci - 600", che differisce dal primo per alcuni perfezionamenti e per la sostituzione dei due motori I.F. V4b con altrettanti del tipo "V6".

Con una potenza di 600hp (da cui il nome) ed un carico utile di 1830kg raggiunge i 150-160km/h con una autonomia di 10 ore di volo. Questo modello effettua infinite prove, come testimoniano numerose foto che lo ritraggono. Si tratta di una delle numerose proposte, nessuna delle quali è arrivata alla produzione in serie, per soddisfare la richiesta della Regia Marina per un bombardiere "pesante", che svolga un ruolo analogo a quello dei Caproni basati a terra, ma se nella maggior parte dei casi si prova a dotare di galleggianti quegli stessi Caproni, questo è un progetto del tutto originale.

Appena terminata la guerra, sulla base di questo modello viene costruito un grosso idrovolante con carlinga modificata, in legno e metallo, con doppia cellula bipla-

na, atto al trasporto di 24 passeggeri e 2 piloti. Designato "Ricci - 700" ha una lunghezza di 21,50mt, aperture delle ali pari a 18mt quella anteriore e di 21mt quella posteriore. L'aereo è progettato per i voli a lunga distanza ma è troppo pesante e per tutti gli anni '20 non esisteranno motori singoli di adeguata potenza. Pertanto non seguono esemplari di serie perché la capacità totale di 700hp viene considerata insufficiente anche per piccoli voli.

Con la fine della guerra molte industrie che hanno prosperato con le forniture militari si ritrovano di colpo senza commesse e ovviamente il Mezzogiorno risente ancora di più della crisi. Il minuscolo mercato civile attinge ai grossi surplus militari disponibili e lo Stato inizia a gestire direttamente le linee civili e postali. Nello stesso tempo le banche italiane si trovano fortemente esposte nei confronti dei grandi gruppi industriali e, con il rischio di venire trascinate dal loro fallimento, non concedono più finanziamenti. Nel frattempo il trattato di pace di Versailles vieta ai tedeschi, tra l'altro, la progettazione e la costruzione di velivoli costringendoli a trasferire all'estero le fabbriche di aeroplani. Claudio Dornier, famoso progettista e costruttore di idrovolanti, pioniere delle realizzazioni interamente in metallo, sceglie l'Italia quale sede della sua azienda e, aiutato dal conte Vitaliano Ubaldi, nei primi mesi del 1920 valuta anche lo stabilimento di Lucrino. La trattativa, abbastanza complessa, è portata avanti con cautela poiché si cerca una struttura industriale già esistente, con esperte maestranze, con spazi idonei alla costruzione di idrovolanti, vicino a un ampio specchio d'acqua, lacustre o marino. Ma il mitico Lucrino ha una superficie ridotta per i giganti che Dornier intende costruire, pertanto la scelta di Dornier si ferma alla foce dell'Arno presso la "Società Gallinari" che, anch'essa senza commesse, versa nelle stesse condizioni della nostra "I.A.M.". La nuova società, che assume nel '22 la denominazione di "Costruzioni Meccaniche Aeronautiche Società Anonima" (CMASA), realizzerà il famoso Dornier "Wal" ("balena" in tedesco), idrovolante bimotores monopiano con costruzione metallica, che godrà di grande successo in campo civile e militare.

Al settembre 1920 l'azienda di Lucrino, iscritta all'Unione Regionale Industriale, risulta avere ancora 385 dipendenti, ma ormai non esistono più i presupposti per realizzare le grandi idee del Canto e la fabbrica, che fu prima in Campania nel settore aeronautico, è costretta a chiudere alla fine dello stesso anno.

Gli impianti sono rilevati dalla "Società Cantieri Aeronautici e Navali Fratelli Ricci" che i due pionieri hanno costituito per realizzare i loro ambiziosi progetti. Nella fabbrica di Lucrino intendono costruire anche imbarcazioni di vario genere e nel contempo mettono a punto anche una loro idea, cui hanno iniziato ad interessarsi nel corso dell'anno 1918.

I loro progetti sono infatti sempre più ambiziosi e nello stesso 1918 stanno lavorando sul "Ricci - R.2", un idro monoplano a scafo centrale, coda monoplana, ad ali di gabbiano, destinato a sfruttare l'effetto suolo volando a bassa quota (**foto 11**). L'aereo ha una apertura alare di 12mt, una superficie alare di 30mq, un peso totale di

ali monoplane anch'esse di grosso spessore.

I tempi sono prematuri e alla fine del 1918, terminate le esigenze belliche, tutti i nuovi progetti militari sono accantonati.

E' uno strano anno, il seguente 1919. La guerra è appena finita e lo stato d'animo oscilla tra il desiderio di ottimismo per il futuro e l'incombere di nuove contraddizioni. In campo aeronautico è il momento difficile della riconversione del grande apparato produttivo bellico verso altri fini. Conversione che, lo si sa ma non lo si dice, non potrà salvare tutto. L'applicazione pratica più immediata dell'aeroplano è quella postale; la posta occupa relativamente poco spazio e peso e si avvantaggia immediatamente della maggiore velocità del mezzo aereo.

Nell'immediato dopoguerra i due fratelli iniziano a progettare aerei civili e con il successivo "Ricci - R.3" si torna ad un idro costituito da due galleggianti posti in parallelo sostenuti però da una struttura triplana. Que-



foto 11

1350kg e un peso a vuoto di 700kg. Esperienze su modelli eseguiti al laboratorio Eiffel di Parigi danno risultati d'eccezione; l'aereo dovrebbe raggiungere i 300-320km/h a mezzo di un motore con potenza di 300hp, montato in alto sostenuto da un cavalletto, con una autonomia di circa ore 7,30. L'idro è studiato per il trasporto di due siluri sistemati all'interno della fusoliera. Questo progetto, avveniristico nella forma e per il periodo in cui è progettato, non sarà realizzato ma di esso esiste un interessante ed originale fotomontaggio che ben testimonia la lungimiranza dei suoi progettisti. L'aereo si compone di uno scafo centrale allungato longitudinalmente con la forma di buona penetrazione, con coda monoplana di grosso spessore, composta dal timone fisso, dallo stabilizzatore e dai timoni di direzione, con deriva; lateralmente allo scafo si dipartono due

sta velatura sostiene al centro la cabina dei due piloti, di due navigatori e di dieci passeggeri. Posteriormente c'è una coda, che poggia su entrambi gli scafi, completa con tre timoni di direzione e profondità (**foto 12**).

Ai lati, sopra ai due galleggianti, due serie di motori con eliche trattive per quelli anteriori, ed eliche propulsive quelli posteriori. La potenza complessiva di 1600-1800hp dovrebbe permettere una autonomia di 16 ore di volo ad una velocità di 150-160km/h trasportando un carico utile di 6.740kg. Il peso complessivo è di 12740kg, l'apertura alare di 35mt e la superficie alare di 318mq. L'obiettivo è quindi chiaro: un servizio commerciale su lunga distanza!

Ma ci sono idee ancora più ambiziose. In Italia, il caso più famoso è quello di Caproni, che non solo tenta di convertire i suoi trimotori da bombardamento in curio-

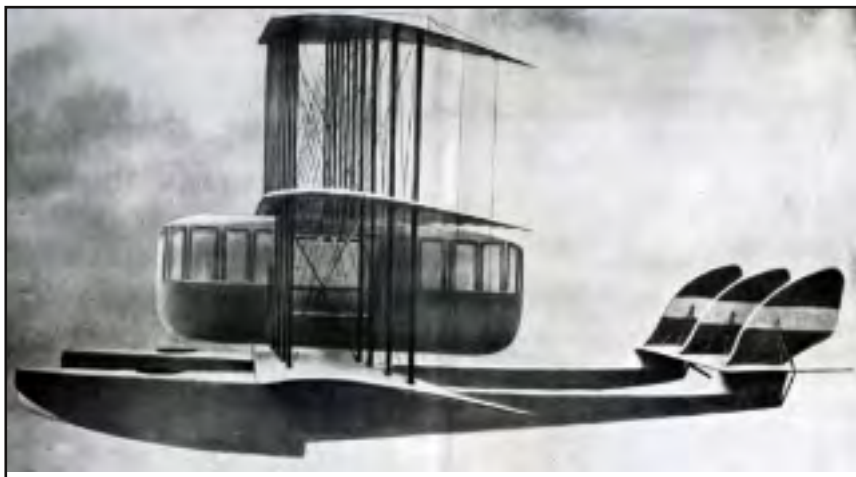


foto 12

si e tutt'altro che pratici precursori degli aerei di linea, ma tenta quell'incredibile esperimento che è il noviplano per trasporto intercontinentale; una macchina destinata a raccogliere i sorrisi di scherno e lo stupore di ammirazione delle generazioni successive.

Meno noto è che la stessa "febbre" la si vive anche a Napoli ad opera della "I.A.M." di Lucrino e soprattutto dei suoi progettisti, i fratelli Ettore ed Umberto Ricci.

Essi non si accontentano di realizzare idrovolanti su licenza, ma sviluppano e coltivano sogni ancora più ambiziosi per il dopo-guerra. Dei loro progetti parlano

Tocca poi agli stessi fratelli Ricci descrivere in dettaglio le loro idee per una linea aerea intercontinentale. Affrontano prima il problema della rotta da scegliere, prediligendo quella del sud, più lunga ma favorita dal clima e con la possibilità di uno scalo intermedio:

"Un percorso totale di 3900 km. partendo dal Portogallo (Logos) per giungere all'isola di Terranova (Capo Race) facendo tappa per rifornimento alle Isole Azzorre (Isola Corvo); suddividendo così il percorso totale in due tratti, di cui l'uno di 1800 km. e l'altro di 2100."

Passano poi all'analisi del mezzo. Scartati quelli già esistenti, propongono diverse soluzioni tecniche per ideare un velivolo idoneo. Puntano sull'idrovolante; più adatto allo scalo intermedio alle Azzorre e più sicuro in caso di avaria in alto mare. Ne propongono diverse configurazioni partendo dalla modifica di alcuni modelli che già conosciamo; dall'avveniristico monoplano con ala a gabbiano "R.2", capace di 300 km/h ed inteso come mezzo per l'attraversamento "sportivo" dell'oceano o per il trasporto rapido di posta, al triplano "R.3", con potenza installata di 2000hp, inteso per piccoli e veloci trasporti.

Ma i loro cavalli di battaglia sono il "Ricci - R.4" (foto 13 e 14) da 4000/5000hp quadriplano, ed il successivo "Ricci - R.5" da 5000hp, sestaplano ottenuto con due "celle" triplane montate in tandem, sicuramente il più curioso come configurazione e studiato, come i precedenti, per il trasporto intercontinentale di passeggeri e posta (foto 15).

Qui ci soffermeremo però sulla proposta più ambiziosa: l'enorme "R.4", quadriplano con otto motori per complessivi 5000hp. Eccone, per cominciare, qualche numero; lunghezza 25mt; apertura alare 50mt; altezza

16mt; superficie alare 800mq; peso a pieno carico 32000kg; potenza motrice 4000-5000hp; peso a vuoto 12500kg; carico utile 19500kg; carico alare per mq, kg 40; velocità 150-160km/h.

Anche per la descrizione del mezzo ci affidiamo alle parole dei Ricci:

"L'idrovolante si compone di due grandi galleggianti a forma di canotti posti in parallelo, sormontati da una velatura quadriplana, la quale sostiene al centro

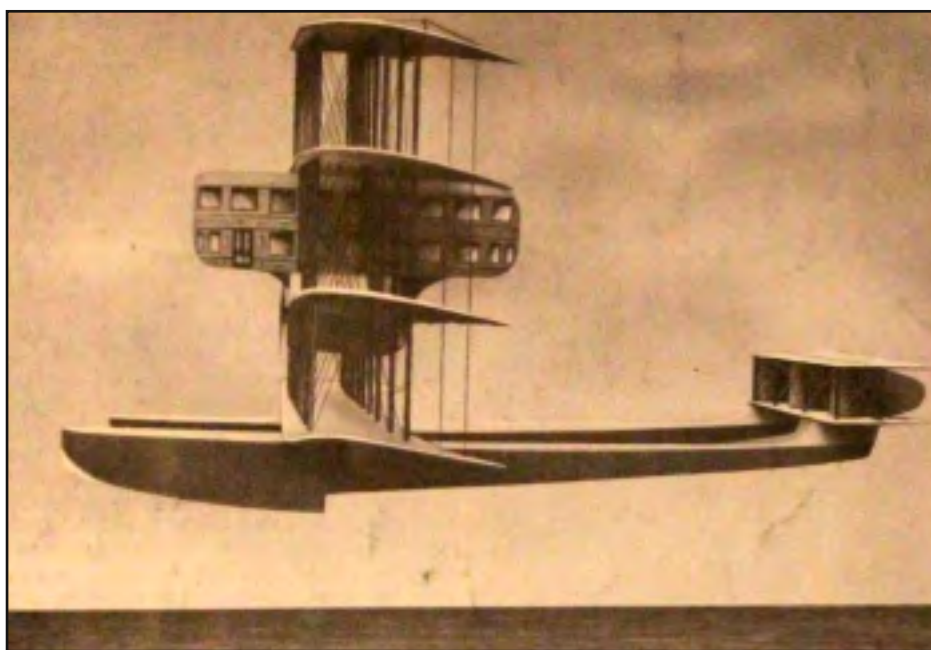


foto 13

essi stessi, in un numero speciale della rivista "La via azzurra" nel "numero speciale Natale-Capodanno" del dicembre 1918.

La rivista fa appello esplicito alla politica perché favorisca i nuovi progetti e faccia leva sulla forza lavoro: "Centomila persone compongono la massa operaia esperta ormai nella costruzione di ogni ordigno volante" e bandisce tre "circuiti aerei sportivi" tra Sud Italia e Mediterraneo.

Anche se strettamente collegato a esigenze belliche il problema di assicurare i rifornimenti di combustibile alle unità navali, ha visto l'impegno di tutte le Marine Militari del Mondo. E nato così un capitolo nelle costruzioni navali che ha richiesto l'impegno di progettisti e cantieri e poi di marinai imbarcati con opportune specializzazioni.

Maurizio Brescia ci racconta, con il solito corredo fotografico tratto dal suo voluminoso archivio, la storia e l'evoluzione di questa speciale tipologia navale che ... dai mari si è successivamente trasferita nei cieli.



I Rifornitori

di **Maurizio Brescia**

Questo articolo è stato inizialmente pubblicato sul fascicolo di giugno-luglio 2010 del mensile "Marinai d'Italia", edito dalla Presidenza Nazionale dell'ANMI. L'autore e il CSTN-LNI Napoli ringraziano l'amm. Giovanni Vignati, Direttore del mensile "Marinai d'Italia", per aver autorizzato la pubblicazione del testo e delle immagini.

Nella seconda metà del secolo XIX, la propulsione meccanica iniziò ad affiancarsi a quella velica in tutte le principali Marine, per poi sostituirsi definitivamente ad essa prima dell'inizio del '900. Di conseguenza, l'approvvigionamento del carbone divenne una delle principali preoccupazioni degli Stati Maggiori che – sebbene svincolati dall'imprevedibilità e dall'aleatorietà delle condizioni meteorologiche – dovevano ora affrontare problemi altrettanto complessi, dovuti al reperimento del combustibile ed alle difficoltà logistiche connesse al suo trasporto nelle zone operative delle unità navali.

Se l'Inghilterra poteva disporre di una rete pressoché mondiale di basi, tale comunque da garantire l'operatività della Royal Navy su tutti gli oceani, già al tempo della guerra ispano-americana (1898) la Marina degli Stati Uniti fu coinvolta in operazioni oltremare che misero in luce notevoli carenze numeriche e qualitative nel campo delle unità ausiliarie.

L'U.S. Navy, pertanto, tra il 1910 e il 1912 si affrettò ad immettere in servizio il Jupiter ed il Cyclops, due navi espressamente progettate per operare quali rifornitori e dotate – per questo scopo – di numerosi bigli e di altre attrezzature per consentire il trasferimento del carbone a bordo di altre unità.

Il vero "salto di qualità" si verificò però nel corso della seconda guerra mondiale: la vastità dei teatri in cui si trovò ad operare la Marina degli Stati Uniti (e quello dell'Oceano Pacifico in particolare), resero necessaria la costruzione di un grande numero di unità espressamente realizzate per il rifornimento in mare delle unità di prima linea e di tutto il "fleet train" composto da navi ausiliarie, da sbarco e per compiti specializzati: una procedura resa sicuramente più semplice, rapida e sicura dall'adozione della nafta come combustibile, trasbordata – per mezzo dell'oggi

ormai consueta tecnica del "rifornimento laterale" – dal rifornitore all'unità che da esso viene rifornita per mezzo di opportune attrezzature (manichette, picchi di carico, paranchi ecc).

Per questo specifico compito si rivelarono fondamentali gli "oilers" tipo T2 e T3: il progetto di base di queste unità (nate come petroliere commerciali sul finire degli anni Trenta) venne ulteriormente sviluppato dall'U.S. Navy che, nel corso del conflitto, immise in servizio un centinaio di queste unità in aggiunta alle circa 600 costruite per sostenere lo sforzo logistico dei convogli alleati (e che, nel dopoguerra, consentirono la ripresa dei traffici cisternieri commerciali venendo cedute ad armatori privati di diverse nazionalità).

Nel secondo dopoguerra, in aggiunta alle Marine dal "tradizionale" ambito operativo oceanico – U.S. Navy e Royal Navy in particolare – tutte le altre principali forze navali iniziarono a dotarsi di rifornitori: in taluni casi si trattava di unità rivenienti dal servizio commerciale (come nel caso dello Sterope della M.M., una T2 di costruzione bellica mantenuta in servizio tra il 1959 e il 1977) ma, soprattutto a partire dagli anni Sessanta e Settanta, navi specificatamente realizzate per lo scopo cominciarono ad avere una diffusione sempre più ampia un po' ovunque nel mondo.

Nel contempo, l'U.S. Navy e la Royal Navy diedero avvio alla costruzione di unità rifornitrici polivalenti, in grado – cioè – di trasportare (e trasbordare) non soltanto nafta e combustibili, ma anche munizioni, viveri e pezzi di rispetto: questa accresciuta capacità fu poi ulteriormente incrementata dal sempre più ampio ricorso a modalità di rifornimento "VERTREP" (Vertical Replenishment) che, con l'utilizzo di elicotteri, consentono di velocizzare e rendere estremamente flessibili le procedure di trasferimento di carichi

pallettizzati di ogni genere.

La Marina Militare Italiana, in relazione alle sue dimensioni e ai suoi impegni operativi, ha sempre prestato considerevole attenzione alla sua componente logistica ed alle attività di rifornimento in mare in particolare: si è già fatto cenno all'impiego dello Sterope, cui hanno fatto seguito i due rifornitori Stromboli e Vesuvio, entrati in servizio – rispettivamente – nel 1975 e nel 1977 e tutt'ora in attività. Nel 1997 ha poi raggiunto la Squadra il nuovo rifornitore Etna, più grande degli "Stromboli" (dislocamento 13.400 tons a p.c., contro le 8.700 delle due precedenti unità) e con maggiori capacità di trasporto munizioni e altri carichi di diversificata natura.

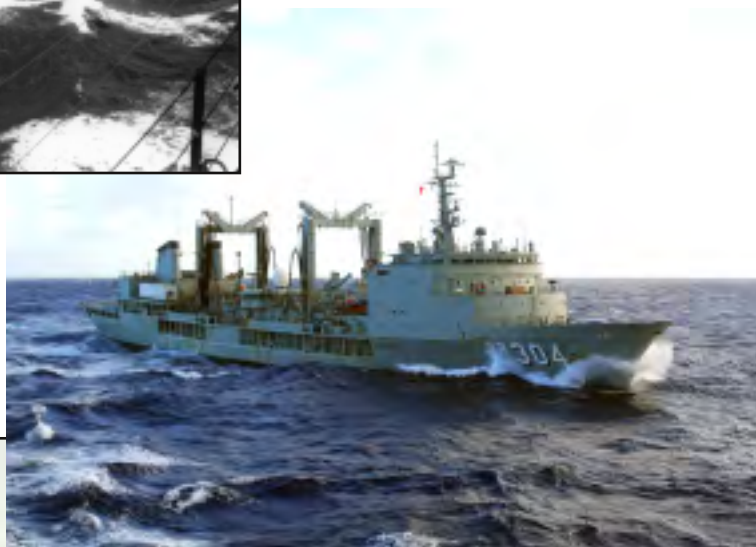


I rifornitori e le unità logistiche polivalenti (che ormai imbarcano tutti – in sostituzione dei bigli e dei picchi di carico – strutture fisse di nuova concezione che consentono di velocizzare notevolmente i tempi di rizzaggio delle manichette e del trasferimento del combustibile) costituiscono quindi, oggi, un'importante componente di tutte le principali Marine mondiali e, in ragione dei mutati scenari strategici globali, continueranno verosimilmente a ricoprire un ruolo discreto e poco appariscente – ma certamente fondamentale – per la loro operatività tattica e, soprattutto, strategica.

Con la "carrellata" di belle immagini che pubblichiamo su queste pagine riteniamo quindi di presentare ai lettori una particolare tipologia di unità che, forse più altre, rappresentano un imprescindibile asset di ogni moderna Marina che possa, e voglia, definirsi tale.

Il rifornitore *Cimarron* (AO-22, tipo "T3"), mimetizzato con i colori della "Measure 32", il 4 marzo 1945 in un'immagine scattata da bordo della portaerei *Yorktown* (CV-10). Le unità di questo tipo vennero largamente utilizzate dalla Marina degli Stati Uniti nel corso della seconda guerra mondiale, trovando impiego sin verso i primi anni Ottanta. (Foto U.S. National Archives, coll. Maurizio Brescia).

Luglio 1999: il rifornitore HMAS *Success* della Marina australiana, in navigazione con mare formato. Si tratta di un'unità realizzata dall'arsenale di Sydney (sui piani costruttivi di una versione modificata delle "Durand" francesi), entrata in servizio ad aprile del 1986. (Foto RAN, via Maurizio Brescia)



Il rifornitore canadese HMCS *Protecteur*, da 24.700 tonnellate di dislocamento a pieno carico è derivato, al pari della gemella *Preserver*, dal similare *Provider*, ormai radiato da diverso tempo; le due unità sono entrate in servizio tra il 1969 e il 1970. In questa fotografia il *Protecteur* sta rifornendo il caccia canadese *Nipigon* (a destra) e la fregata portoghese *Almirante Magalhães Correa* (a sinistra). La Marina canadese ha in programma la costruzione di tre nuove unità da rifornimento logistico, la cui entrata in servizio è prevista successivamente al 2015. (Foto Canadian Armed Forces, via Maurizio Brescia)



La cisterna cilena *Araucano*, da oltre 23.000 tonnellate di dislocamento a pieno carico, è stata costruita tra il 1965 e il 1967 dal Cantiere danese Burmeister e Wain di Copenhagen, ed è tutt'ora operativa con la Armada de Chile. In questa fotografia l'*Araucano* è impegnato in un'esercitazione di rifornimento laterale con alcune unità dell'U.S. Navy. (Foto U.S. Navy, via Maurizio Brescia)

Il considerevole sviluppo posto in essere dalla Marina cinese negli ultimi anni non poteva non prendere in considerazione anche il settore delle unità logistiche. Il rifornitore *Weishanhu* (insieme al gemello *Fuchi*) è la più recente unità del tipo, entrata in servizio sul finire degli anni Novanta. La Marina cinese allinea inoltre il grosso rifornitore *Nancang* (non completata per l'ex Marina sovietica e rilevata dal cantiere ucraino ove si trovava in costruzione) e i due più piccoli *Taikang* e *Fenkang*, attrezzati per il trasporto di carichi liquidi di diversificata natura. (foto U.S. Navy, via Maurizio Brescia)



Mediterraneo centrale, fine 2008; la nave da supporto logistico francese *Var* (classe "Durance") impegnata nel rifornimento laterale dell'incrociatore lanciamissili statunitense *Anzio* (CG-68). (Foto U.S. Navy, coll. Maurizio Brescia)



Il rifornitore indiano *Deepak*, varato nel 2009 dalla Fincantieri di Riva Trigoso, è stato poi trasferito al Cantiere di Muggiano (SP) per l'allestimento. L'unità è qui ritratta durante una delle numerose immissione in un bacino galleggiante previste nel corso dei lavori. (Foto Fincantieri, via Maurizio Brescia)

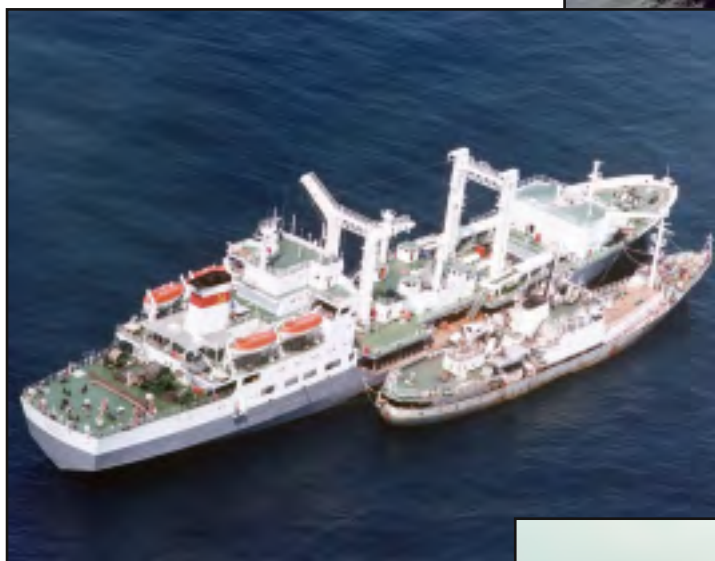


Settembre 2000: il rifornitore *Vesuvio*, della Marina Militare, all'ormeggio al "Molo Varicella" ubicato nella zona di ponente dell'Arsenale della Spezia. (Foto Maurizio Brescia)



La Spezia, novembre 1998: il rifornitore *Etna*, all'epoca appena entrato in Squadra, anch'esso all'ormeggio nella zona del "Molo Varicella" del locale Arsenale M.M. (Foto Maurizio Brescia)

Impostato nel 1992, ed entrato in servizio tre anni dopo, il rifornitore *Amsterdam* (165 m di lunghezza e dislocamento di circa 18.000 tonnellate a p.c.) ha sostituito nella Marina olandese il precedente *Poolster*. (Foto Koninklijke Marine, via Maurizio Brescia)



Tra il 1974 e il 1978 la Marina sovietica immise in servizio i rifornitori *Dubna* e *Pechenga*, ancora oggi facenti parte del complesso logistico della Marina russa. In questa foto risalente ad alcuni anni fa, il *Dubna* reca ancora la banda rossa con falce e martello sul fumaiolo, mantenuta su molte unità ausiliarie ex-sovietiche sin dopo la fine degli anni Novanta. (da "Shipspotting.com", via Maurizio Brescia)

Il rifornitore *Cantabria* della Marina spagnola, entrato in servizio a dicembre del 2008. L'unità è del tutto simile al precedente *Patiño* (in servizio dal 1995) ma, a differenza di quest'ultimo, in aggiunta alla consueta capacità di trasporto e rifornimento di carichi liquidi e solidi, può anche operare in supporto di operazioni anfibe. (da "Shipspotting.com", via Maurizio Brescia)





I due rifornitori tipo "Fort Victoria" (*Fort Victoria* e *Fort George*), entrati in servizio tra il 1993 e il 1994, con un dislocamento di oltre 36.000 tonnellate ed una lunghezza di 203 metri sono tra le più grandi unità al mondo della categoria. In questa foto del 2007, vediamo il *Fort George* con – sullo sfondo – una LPD tipo "Bulwark". (Foto Royal Navy, via Maurizio Brescia)

Ancora il *Fort George* in una recente immagine che evidenzia le notevoli dimensioni dell'unità. A poppa sventola la "Blue Ensign", la bandiera che contraddistingue tutte le unità ausiliarie britanniche. (Foto Royal Navy, via Maurizio Brescia)



Negli anni Sessanta l'U.S. Navy immise in servizio i quattro grandi rifornitori polivalenti (AOE) tipo "Sacramento", ormai passati in riserva nel 2005. Analoghi, ma realizzati con tecniche costruttive recenti e apparato motore su turbine a gas (anziché a vapore), i quattro "Supply" sono oggi le più grandi unità rifornitrici al mondo, lunghe 229 metri e dal dislocamento a p.c. superiore alle 50.000 tonnellate. In questa foto del *Supply* (AOE-6) sono evidenti le numerose stazioni laterali per il trasferimento di combustibili, rifornimenti e munizioni. (Foto U.S. Navy, via Maurizio Brescia)

La Marina degli Stati Uniti allinea anche sedici "oilers" tipo "Henry J. Kaiser", da 28.000 tonnellate di portata lorda, entrati in servizio tra il 1986 e il 1995. Eredi dirette delle "T2" e delle "T3" belliche, queste unità costituiscono la spina dorsale della componente logistica dell'U.S. Navy; nella foto, il *Big Horn* (T-AO-198) in navigazione con mare grosso. (Foto U.S. Navy, via Maurizio Brescia)



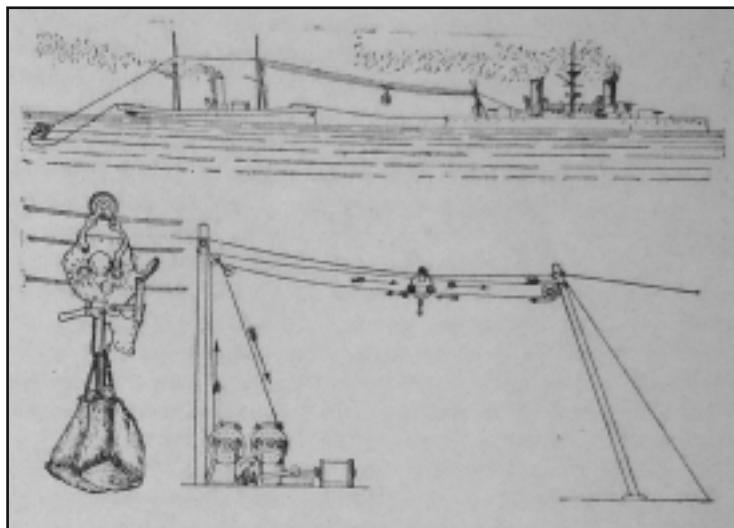
da Arte Navale di Alfredo Baistocchi (1920)

Rifornimento in navigazione

Sistemi diversi. - Esperimenti. Il rifornimento del combustibile in navigazione fu uno dei problemi maggiormente studiato e maggiormente discusso nelle marine da guerra. La prima soluzione è stata tentata dal tenente di vascello Bell della marina inglese, al quale spetta il merito dell'idea originale; ma questa non ebbe neppure la sanzione di prove sperimentali.

Seguirono gli apparecchi di Lov e del Valsh, ma i risultati furono tanto scarsi da far disperare di raggiungere una soluzione veramente pratica; giacchè non conseguivano in modo soddisfacente lo scopo di conferire al cavo la possibilità di allungarsi o accorciarsi in relazione della variabile distanza fra le navi collegate per mezzo di un rimorchio.

Questi tentativi furono continuati con meravigliosa perseveranza, specialmente in America ed in Inghilterra, ed il problema di rifornimento con nave in moto fu ben presto preso in considerazione dalle Marine di dette nazioni, per la grande importanza in riguardo della condizione speciale delle possibili zone di azione delle loro flotte, ma prima dell'impiego del sommergibile.

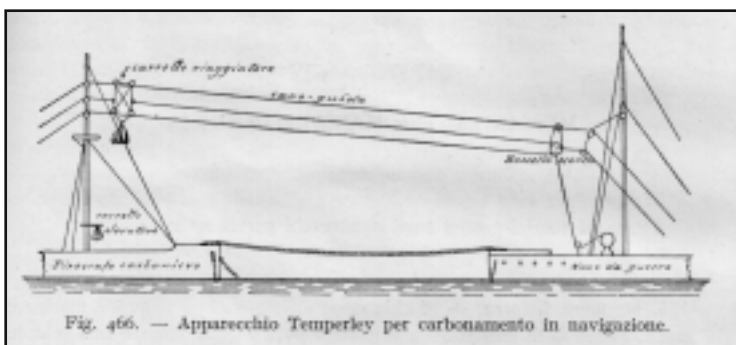


L'autore riporta quindi la descrizione di uno dei primi esperimenti di sistemi per l'imbarco di carbone in navigazione

"Una nave carbonaia, rimorchiata da una nave da battaglia, facendo scorrere un carrello su di un cavo tesato dall'incappellaggio dell'albero di trinchetto alla torre poppiera o ad una biga della seconda, inviava dal suo bordo i sacchi di carbone sulla nave da battaglia rimorchiatrice; questa a sua volta rinviava, di quando in quando, sulla nave carbonaia i sacchi vuoti. Il cavo sul quale scorreva il carrello (detto cavo guida) era mantenuto tesato da un'ancora galleggiante (gavitello) legato alla sua estremità, a circa un centinaio di metri a poppavia della nave carbonaia. Il servizio di trazione del carrello veniva fatto da due verricelli sistemati su quest'ultima nave.

In queste condizioni il sistema non garantiva una certa resa di lavoro, poiché, oltre a non poter lavorare che con mare abbastanza calmo (per i salti a cui era soggetta l'ancora galleggiante), non si poteva navigare a velocità superiore a sei miglia ed a questa velocità il carbone trasbordato non compensava in modo abbondante quello consumato dalla nave da battaglia durante l'operazione."

Anche Fortunato Imperato, nella sua Arte Navale, descrive tali "rudimentali" sistemi e modalità per il rifornimento alle navi. In particolare illustra, con un disegno descrittivo, il sistema Temperley di cui riportiamo una foto di inizio '900.



Rifornimento della HMS *Trafalgar* in navigazione (1900 circa)

Ha il sapore di una favola questa incredibile impresa condotta da due ardimentosi giovani della Palermo bene che nel 1953 partono da Palermo per arrivare fino a Londra con una vecchia barca da pesca, spartanamente adattata per una così lunga navigazione. (da "Vela e Motore" dicembre 1953)

DUEMILA MIGLIA IN UNA SARDARA SICILIANA

di Arturo Oliver

Quaranta minuti dopo la mezzanotte del 15 giugno (1953) di questa estate, una minuscola imbarcazione, una sardara siciliana, salpò dal porticciolo di Mondello-paese, e, passando sotto Monte Pellegrino e la città addormentata di Palermo, prese il largo. A bordo erano due uomini, marinai dilettanti, la loro destinazione LONDRA.

La barca meritava attenzione: un famoso decoratore di carretti l'aveva dipinta, con le immagini di Santa Rosalia e dei Santi Cosma e Damiano sul "campione" di poppa, e sirene, cavalli marini, uccelli, e fiori spiccavano sullo scafo. Un cantiere di Sferracavallo aveva sistemata una cabina con due cuccette, e c'era un piccolo motore; a parte questo, tutta l'attrezzatura era dell'artigianato siciliano. La vela, color corallo, era ornata di un sole raggiante con tre code di pesce a formare una "Trinacria". Infatti, la barca portava il nome "Sole di Sicilia".

L'alba la trovò davanti a Termini e, soltanto a notte inoltrata, la Marina Grande di Lipari, molte miglia distante, la accolse.

"Sole" non sapeva resistere alla tentazione di andare a salutare gli amici delle Isole e, dopo una capatina a Vulcano per visitare il villaggio della "Connaissance du Monde", partiva ammiratissima per Stromboli. Di là, usciva dalle acque natie, e, risalendo la costa calabra, finalmente gettava l'ancora nel porto di Amalfi; non, però, senza avventure, perché ben due volte la sardara ha dovuto rifugiarsi sotto costa per forti venti di ponente-maestrale.

Capri, Napoli, Ischia, e tutto andava bene finché un fortunale non la colse alle foci del Garigliano. Il motore era in "panne" e "Sole" andava a finire arenata sulla



spiaggia. Peggio ancora, l'equipaggio veniva scambiato per contrabbandieri da una pattuglia della Guardia di Finanza, vedendo una barca in un posto così deserto alle due della mattina. Poi Gaeta, Terracina e, infine Anzio dove "Sole" si venne a trovare entro un poligono di tiro, e, per un miracolo, non è andata a fondo. Fiumicino e su per il Tevere a Roma, dove i suoi vivissimi colori risaltavano allegramente in contrasto con gli enormi, grigi gasometri della Gas Romana. Civitavecchia e poi la lunga salita della costa toscana perseguitata dal cattivo tempo, fino alla Riviera di Levante.

A Portofino, la simpatica imbarcazione sollevava grande curiosità fra i lussuosi panfili internazionali, nonché fra i vecchi lupi di mare genovesi.

A San Remo faceva amicizia con una folta colonia di pescatori siciliani e, lungo la Costa Azzurra c'era sempre una folla di curiosi sulle banchine pronti ad attaccar amichevoli bottoni con l'equipaggio. I bambini di ogni nazionalità la immaginavano un grosso giocattolo dai colori vivaci ed erano ospiti sempre graditissimi a bordo.

Finalmente, superato il Mediterraneo "Sole di Sicilia" arrivò nel porto vecchio di Marsiglia e, non curandosi

dello sciopero che paralizzava il paese, puntò la sua prua verso l'interno della Francia.

Da Marsiglia all'Etang de Berre c'è un tunnel lungo 9 km. tutto sotto la montagna e "Sole" era la prima barca italiana che lo passava.

Arrivando al Rodano essa trovò la corrente troppo irruente per il suo piccolo motore e il prezzo per farsi rimorchiare troppo alto, così "Sole" si trovò in un altro elemento, caricato su di un camion che lo portava in

prima di riprendere il mare.

Circumnavigando il Foreland entrò nell'estuario del Tamigi dove sul calar della sera sopraggiunse la nebbia e fu obbligata a fermarsi. Dove? Alla prima boa fuori la rotta delle grandi navi, e attraccata lì passò una notte sicura ma scomodamente sbattuta dalle onde.

Al primo chiarore risalpò alla volta della capitale britannica, dove oltre cento miglia da Dover ormeggiò proprio sotto la Torre di Londra.

Erano le ore 15 del 19 ottobre e "Sole di Sicilia" aveva percorso oltre duemila miglia in quattro mesi e tre giorni, attraverso cinque mari, cinque fiumi e cinque canali, con un totale di duecentoquattordici chiese. Aveva anche battuto il record inglese per la più piccola barca che avesse mai compiuto il tragitto.

Così questo inverno persino le nebbie delle austere rive del Tamigi sono state diradate da un piccolo barlume di sole siciliano.



trionfo per le strade francesi fino a Lione. Di là per undici giorni risaliva i bellissimi fiumi ed i canali della Francia centrale, per poi spuntare sulla Senna, dove in un piccolo cantiere, pochi chilometri prima di Parigi, si fermò per rinfrescare i suoi colori che avevano perduto un poco della loro antica vivacità dopo ben 176 chiese. La barchetta, ora più civettuola che mai veniva esposta per quindici giorni al Salone nautico sulla Senna dove, fra gli altri ammiratori, si notava anche il Presidente Auriol.

La stagione era già avanzata, e appena chiuso il Salone, "Sole" si affrettò a partire con una nuova ospite a bordo, moglie e sorella rispettivamente dell'equipaggio, con la speranza di trovare la Manica più benevola possibile.

Sboccò a mare sull'estuario della Somme a St. Valery con un tempo grigio e piovoso dall'apparenza tranquilla. Si cominciò a navigare alla volta di Boulogne ma verso mezzogiorno già tirava un vento forte dal nord e "Sole" fu costretta a lottare contro le onde sempre più alte e la corrente dello Stretto divenuta man mano più avversa. Alle otto di sera entrò nel porto di Boulogne con l'equipaggio inzuppato, gelato ma giubilante di avercela fatta dopo quaranta miglia di bufera.

L'indomani "Sole di Sicilia" fece la traversata della Manica fino a Dover in condizioni leggermente migliori impiegando sei ore e mezzo per le ventotto miglia. Qui restò due giorni sotto le famose bianche scogliere

La Barca:

M./B. «Sole di Sicilia»; lunghezza m. 6,80; stazza tonn. 2,75; vela latina; motore 10 HP De Waern- Diesel.

L'Equipaggio:

Luigi Quintino di Napoli; George Arthur Oliver; Maria Fiammetta Oliver di Napoli, Soci del Circolo della Vela « Sicilia ».





Quarta puntata della storia della Marina da Diporto agli inizi del Novecento dove sono descritte quelle che sono state le origini dello yachting internazionale dal quale, com'è noto, discenderà e si svilupperà lo sport velico in Italia. I testi di Gino Albi sono stati pubblicati sull' "Annuario Navale" del 1915, una preziosa iniziativa editoriale della Lega Navale Italiana, gelosamente conservato nella biblioteca del Centro Studi Tradizioni Nautiche.



LA MARINA DA DIPORTO

Stati Uniti d'America

di **Gino Albi**

(quarta puntata)

Se gli Inglesi per opera di un re ebbero da oltre un secolo scorso la loro marina da diporto, pure antica è la marina da diporto nell'America del Nord dove il gran sogno imperialista di Monroe, deve necessariamente essere appoggiato sulla realtà della conquista dei mari. E i mari non si conquistano né con i traffici né col dominio morale senza che una nazione sia essenzialmente marittima sia nel complesso del suo organismo che nella specialità delle sue persone. La Marina da guerra serve agli interessi dello stato e quella da diporto dimostra che i cittadini di uno stato con ogni mezzo aumentano l'efficienza della nazione. Antico fu dunque il diporto nautico a vela e di tale vivacità che già nel 1851 gli Americani vennero a competere con gli Inglesi per la coppa della Regina Vittoria e da allora hanno preso sempre parte attiva al diporto nautico Europeo, estendendo il loro campo di competizione ai francesi ed ai tedeschi. Abbiamo già parlato della Coppa d'America e delle gare cui essa dà luogo ed abbiamo accennato parlando della Germania alle regate per la Sonder Clauss che ha portato i tedeschi nel campo di competizione di Mareblek.

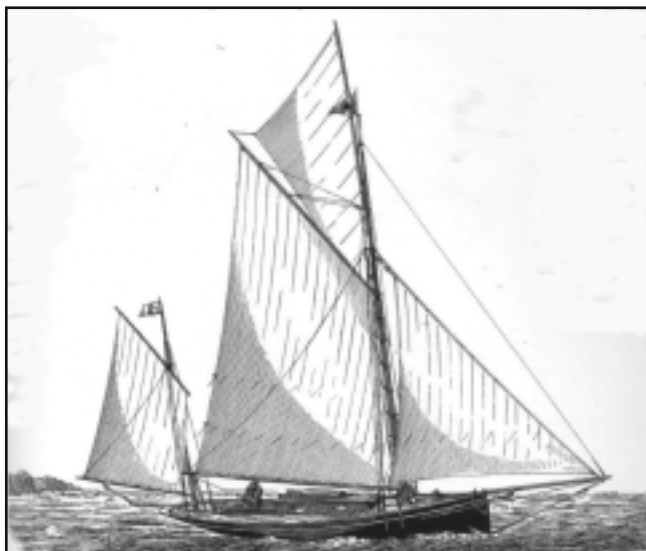
Le manifestazioni del diporto nautico si estendono a tutti i rami del grande sport: le regate a remi sono frequenti e numerose, non solo nell'interno ma lungo le coste ove le condizioni idrografiche permettono facili esplicazioni del turismo nautico. Quanto allo sport velico esso ha in America i cultori più universalmente riconosciuti. Tutte le classi della stazza internazionale vi sono rappresentate e soprattutto quelle grandi classi che permettono le lunghe crociere. L'altro ramo del diporto comprende i possessori dei grandi e piccoli yacht a vapore, quelli dei Yachts a motore ausiliario e i possessori dei battelli automobili. I possessori dei grandi Yachts a vapore fanno spesso delle crociere lungo le coste del Mediterraneo meravigliano i buoni abitanti della vecchia Europa con lusso più che regale di queste navi dove tutto l'agio della vita moderna permette nelle comode sistemazioni un ozio beato. Tale ricchezza di navi lusorie dà purtroppo l'illusione che possa fare del



Goletta Dauntless sotto vela (USA, 1890).

diporto nautico, le visite dei miliardari americani nei porti d'Italia, giovano ad avvalorare la falsa leggenda che corre in molte parti della nostra patria contestando all'entusiasmo dei buoni propugnatori del diporto nautico. L'adozione dei motori a scoppio sulle grandi e piccole navi veliere ha reso ancora più frequenti le crociere: La nave lusoria si bea di crociera senza mèta e senza destinazione e può, al momento opportuno, dando moto al motore, raggiungere quel porto donde è partito in un tempo calcolato e sicuro. Infine la motonautica ha preso uno sviluppo tale che in nessuna altra nazione potrà mai raggiungere. Dal giorno in cui il motore a scoppio destinato agli automobili ha trovato il suo collocamento nello scafo di un battello piccolo o grande, lo sport nautico americano è raddoppiato e triplicato in modo fenomenale. La motocrazia è divenuta universale ed attratto nelle sue spire i cittadini dell'Unione. A questo

radioso sviluppo ha contribuito l'impresa industriale che per affermarsi ha generata una spietata concorrenza fra le varie case costruttrici dei vari tipi di motori. La superproduzione abbassando il costo ha messo i battelli automobili nella possibilità di acquisto



per le borse più modeste. Numerose esposizioni organizzate a scopo di *réclame* mettendo in rilievo pregi e difetti, hanno sempre più popolarizzata la motonautica fino a renderne saturo l'intero paese. Così, dopo le grandi crociere di resistenza e le frequenti regate di velocità, le case costruttrici hanno deliberato di estendere le loro esportazioni verso il Pacifico, in Giappone ed alle Filippine, organizzando dei viaggi fino alle Bermude con offerta di un battello automobile completamente armato ed attrezzato a

qualsiasi cittadino americano che si dichiarasse pronto a tentare la traversata. Con tali incoraggiamenti morali e materiali è facile immaginare la vitalità sempre crescente del diporto nautico e la sua influenza sullo sviluppo sempre maggiore delle sue manifestazioni.

Il New-York Yacht Club è la maggiore associazione nautica e conta un numero di soci che nessuna società europea ha mai raggiunto. Alle regate indette a questo Club sono sempre rappresentate le bandiere europee. Alla pari delle altre società consorelle il New York Yacht Club ha speciali privilegi riservati alle navi che inalberano il distintivo sociale.

Malgrado lo sviluppo così florido la marina da diporto degli Stati Uniti a causa della grande distanza dalla costa del Pacifico e quella dell'Atlantico resta separata in due diverse marine della quale la più importante è quella atlantica che in New York ha il suo centro maggiore: l'altra marina fa capo a San Francisco di California. Le grandi vie d'acqua interne si prestano allo sviluppo delle manifestazioni sportive ma sono lontane fra loro e finiscono per rimanere ciascuna isolata dalle altre. Così una vera unità di intenti fra le diverse società e la marina da diporto non può rappresentare un tutto di carattere nazionale come avviene di quella germanica.

L'avvenimento tanto atteso dell'apertura del canale di Panama avrà la sua importanza anche per la marina da diporto che sarà messa in grado di riunirsi facilmente dando origine a delle manifestazioni sportive che raggiungano delle manifestazioni di interesse completamente nazionale.

Le marine minori

Per le nazioni che precedono abbiamo dato speciali notizie dovute al fatto che presso di esse la marina di diporto rappresenta una costituzione organica e salda con istituzioni speciali, sia governative che private, con manifestazioni internazionali e con materiale nautico classificato e mantenuto in armamento per molti mesi dell'anno.

Ma presso molti altri stati lo sport nautico rappresenta una entità non trascurabile. Ricorderemo Spagna, Russia, Danimarca, Olanda, Svezia, Norvegia, Belgio, Austria, Re-

pubblica Argentina.

La Spagna ha una marina da diporto notevole per il fatto che ha fra i suoi più noti yachtman il Re che prende parte ogni anno alle regate di Cowes e che a sua volta può considerarsi come il preparatore delle regate di San Sebastiano cui intervengono sei ed anche sette delle bandiere europee.

Il Belgio e l'Olanda, la Svezia, la Norvegia e la Danimarca, e in modo minore la Russia risentono della vicinanza del Mar del Nord e del grande sviluppo delle manifestazioni nautiche che avvengono presso le



Alfonso XIII, Re di Spagna a bordo dell'Hispania

maggiori nazioni. La settimana di Copenaghen ha la sua importanza internazionale ed anche a Stoccolma si corrono regate molto importanti.

Per quanto riguarda il Mediterraneo dopo la Francia e l'Italia non manca l'Austria, ma di importanza molto limitata.

Le riunioni nautiche del 1914

Cominciarono a Monaco alla metà di aprile con una settimana di corse intense a superare i records delle velocità dei canotti automobili di cui Monaco è stata l'origine, la scuola del miglioramento ed oggi è il centro delle affermazioni per nuove conquiste di costruttori di motori e di scafi. L'Italia che già in passato aveva mandato notevoli campioni in quelle acque non poté mandarvi alcun rappresentante. Si notò che le grandi nazioni marittime delle marine da diporto non hanno molta attività mentre moltissime ne hanno le marine minori. Ebbe buona fortuna un nuovo tipo inglesi di battello da 21 piedi che riuscì a battere scafi molto maggiori e muniti di motore più potenti e ciò valse a dimostrare che in Inghilterra dove i proprietari di motoscafi sono appassionati, e non cose costruttrici, si studiano meglio i tipi e se ne creano alcuni capaci di rimanere anche dopo la fine delle corse.

La coppa di Francia che ebbe una volta la fortuna di essere vinta dagli Italiani per opera del Duca degli Abruzzi con "Artica" da vari anni viene disputata solo fra Francesi ed Inglesi. Il 15 giugno e seguenti essa fu disputata con molto interesse perché il campione inglese "Pampero" e quello francese "Elede" ebbero nelle prime prove degli arrivi a così breve distanza da far destare il più vivo interesse. Ma alla prova decisiva vinse il campione francese avendo "Pampero" perduto un uomo, e impiegando del tempo per ricuperarlo. Così la coppa è rimasta alla Francia.

La fine di giugno e i primi di luglio segnarono lo svolgimento della quindicina di Kiel e le regate organizzate a Genova dal R. Yacht Club Italiano.

Alla settimana di Kiel presero parte 87 yacht a vela in confronto ai 68 dello scorso anno; 71 erano germanici e sedici stranieri fra i quali 3 inglesi, uno russo, tre danesi, tre norvegesi, due svedesi, due finlandesi e due belgi. L'Imperatore Guglielmo vi prese parte con un nuovo yacht "Meteor" fatto costruire appositamente e nove grandi golette figuravano oltre a costruzioni di classi minori. Lo svolgimento delle regate fu molto interessante e confermò il sempre maggiore allenamento della marina da diporto tedesca il cui aumento abbiamo fatto notare: infatti essa fu rappresentata alle

regate dal materiale più giovane che fosse presente sul vasto campo di lotta.

Le regate al Lido di Albaro ebbero luogo dal 28 giugno al 5 luglio e furono organizzate dal R. Yacht Club.

I Yachts che vi presero parte furono i seguenti. Classe degli otto metri: "Syratica", "Apici", "Sirdhana". Classe dei sei metri: "Albarina II", "Oceana", "Nele", "Petra". Classe speciale dei metri sei e cinquanta: "Vrin", "Dyk-Dyk", "Lycia", "Sans Atout". Serie nazionale dei metri cinque e cinquanta: "Memma", "Lina". Serie ligure dei metri quattro e venticinque: "Elena", "Tina", "Malia II", "Lalla", "Mahra".



Yachts nella rada di Monaco

Ben scarso dunque il concorso delle serie maggiori e delle serie medie e quindi modesto interesse per le gare che non riservavano speciali sorprese. Alquanto numeroso invece il concorso delle imbarcazioni nella serie popolare che era organizzata con le norme stabilite dal Club nautico popolare della foce a Genova. E questo numero è un buon sintomo per noi che seguiamo da vicino

anche i piccoli avvenimenti che si può trarre presagio per la sempre maggiore affermazione dello yachting nelle classi popolari. Intanto nel Nord Europa si preparava la settimana di Europa organizzata nei pressi di Cristiania e la settimana di Cowes, ambedue importanti perché oltre agli interventi di numerosi Yachts di tutte le nazioni diporto, avrebbe segnato il ricambio della visita della squadra tedesca a quella inglese che si era recata ad assistere alle Regate di Kiel.

Ma i primi di agosto lo scoppio della guerra Europea sospese necessariamente ogni manifestazione sportiva richiamando le energie alla suprema lotta della difesa della patria.

Lassù dove avrebbero dovute avvenire le rapide corse delle grandi e piccole navi lusorie tuonò la bocca rotonda del cannone mentre al posto delle boe da segnale per i percorsi furono disseminate le mine galleggianti.

Così l'anno 1914 segna solo poche manifestazioni importanti e la soppressione della settimana di Cowes per la gran lotta della supremazia dei mari.

CIRCOLO DEL REMO E DELLA VELA ITALIA 1889-2014

AA.VV. - Ricerca storica Paolo Rastrelli,
Editor Fabio Ratti, ITHermitage srl Milano 2014, pag.210.

In occasione del 125° Anniversario della sua fondazione il CRV "Italia", il più antico dei cinque club ultracentenari esistenti a Napoli, ha promosso la pubblicazione di un pregevole e curatissimo volume che ricorda e documenta i fatti salienti di una vita così lunga, ricca di successi sportivi, sociali e culturali.

La storia dei Circoli nautici, soprattutto quelli di vecchia data, è fortemente legata a quella della Città stessa e non a caso la Soprintendenza Archivistica per la Campania ha redatto l'Inventario dell'Archivio Storico del Circolo dichiarandolo d'importante interesse storico e l'ha fatto sottoporre alla tutela prevista dal Codice per i beni culturali e del paesaggio.



"La studio dei documenti e delle fotografie dell'archivio del prestigioso sodalizio offre uno spaccato della società napoletana che parte dalla fine dell'800, vede nascere il XX secolo, attraversa le due guerre, vive la Belle Époque e arriva fino a oggi, mantenendo intatta la sua tradizione sportiva e marinara".

Le ricerche storiche, in particolare quelle sportive, alla base di questo volume sono state possibili grazie alla documentazione raccolta e conservata negli archivi del "Centro Studi Tradizioni Nautiche (CSTN)" della Lega Navale di Napoli che per questo suo potenziale è stato ufficialmente riconosciuto dalla Federazione Italiana Vela quale "centro culturale d'interesse federale".

Nel risvolto della sopracopertina è riportata una nota sfiziosa, di quelle che passano alla storia, e che bene inquadra l'atmosfera scanzonata ma assolutamente elegante che ha sempre caratterizzato il club.

"... Eccellenza, Le presento il Conte ..., il Marchese ..., il signor ..."

E quest'ultimo, prontissimo: "Altezza, come vede qui sono l'unico Signore".

"Sembra che il Duca degli Abruzzi amasse il Circolo anche per questa ironica, dissacrante cordialità che da sempre livella professori e professionisti, principi e marinai. Per diventare socio bisognava innanzitutto essere un signore, concetto oggi un po' vago, ma che allora ben si identificava col quello del "gentiluomo" di dannunziana memoria".

"Era un periodo felice, quella Belle Époque in cui è nato il Circolo Italia, ricca di scoperte che migliorarono rapidamente gli standard di vita. C'era ottimismo verso il nuovo secolo, il Novecento, epoca di pace e benessere agli occhi di quella prosperosa borghesia a cui appartenevano i primi soci fondatori, forse poco blasonati ma molto facoltosi. Gentiluomini appunto, che si ispiravano al modello di Club inglese, superando spesso i maestri in fatto di abbigliamento e snobismo".

"Poi sono venuti soci e ospiti illustri, famose e ambite serate mondane, gli straordinari successi sportivi che questo libro, con puntualità cronologica, illustra e racconta. E il mondo è andato avanti anche se, certamente, non come si aspettavano gli scanzonati giovanotti fondatori".

"Ma la loro impronta, lo straordinario patrimonio di tradizioni e di valori che hanno costruito, incredibilmente resistono ancora".

Il libro dell'Italia, elegante e maneggevole, ricco di rare e stupefacenti immagini fotografiche d'epoca, riporta anche notizie e cronache lontane che si lasciano leggere piacevolmente appassionando il lettore.

